KRAKÓW — KATOWICE — LWÓW — ŁÓDŹ — POZNAŃ — WARSZAWA — WILNO.
Należytość poczt. opłacona ryczałtem. Cena numeru 30 gr., z przesyłką 40 gr.
Nr. 2. 1 LUTEGO 1929 R. ROK I

AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

Z.Z.A.R.P.

Naczelny organ Zarządu Głównego Związku Zawodowych Automobilistów Rzeczyposp. Polskiej w Warszawie.
Pismo poświęcone sprawom zawodowym, fachowym i gospodarczym.
Redakcja i Administracja: Kraków, Czysta 5, tel. 4248, godz. urz. od 5 do 7 wiecz. (17—19). Konto P. K. O. Nr. 408.945.

NR. 2. 1 LUTEGO 1929 R. ROK I.

AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

Naczelny organ Zarządu Gł. Związku Zawod. Automobilistów Rzeczyposp. Polskiej w Warszawie
Pismo poświęcone sprawom zawodowym, fachowym i gospodarczym.
Kraków — Katowice — Lwów — Łódz — Poznań — Warszawa — Wilno.
Redakcja i Administracja: Kraków, Czysta 5, tel. 4248, godz. urz. od 5 do 7 w. (17—19). konto P.K.O. Nr. 408.945.

Historja naszego Związku (Centrali).

Największy rozwoj automobilizmu w Polsce przypada na rok 1925. Na ten rok przypada również szersza działalność poszczególnych Związków, które starają się swe ramy organizacyjne przystosować do nowych warunków i potrzeb. I tak organizacja Warszawska po krótkiej walce, zwycięsko przeprowadza zbiorową umowę z właścicielami dorożek samochodowych. W tymże roku Związek odpiera atak, zmierzający do narzucenia szoferom dorożkarskim uniformu, nielicującego z zawodem szoferskim.

W innych dzielnicach Rzeczypospolitej, Związki również stają do walki o prawo do życia, lecz dzięki prowadzeniu tej walki przez poszczególne Związki z osobna, walka nie daje tych namacalnych korzyści, jakie zdobyła organizacja warszawska. To też świadomość utworzenia Centralnej organizacji krajowej, dla łatwiejszego przeprowadzenia swoich postulatów, wzrasta i już w grudniu 1925 roku widzimy próby czynione przez towarzystwa z Katowic. Krakowa i Poznania, zwołania wspólnej konferencji dla omówienia tych spraw. Konferencja ta, pomimo, że nie była obsłużona należycie, stworzyła jednak fundament dla przyszłej konferencji, która odbyła się w Poznaniu, w dniu 17 stycznia 1926 r., na której obecni byli przedstawiciele związków zawodowych pracowników automobilowych z wszystkich dzielnic kraju. Konferencja zwołana została celem powołania do życia ogólnokrajowego związku automobilistów i ustalenia zasad wytycznych działalności przyszłej Centrali.

W Konferencji uczestniczyli delegaci z Warszawy, Krakowa, Katowic, Poznania, Bydgoszczy, Grudziądza i Torunia, przyczem delegaci warszawskiego Związku Zaw. Automobilistów reprezentowali szereg Oddziałów w b. dzielnicy rosyjskiej, oraz organizacyj szoferów Małopolski Wschodniej.

Zagaił Konferencję przewodniczący poznańskiego Związku Szoferów Andrzej Gebel, przewodniczył przewodniczący Zw. Zaw. Automob. w Warszawie, Stefan Trzeciak.

Po obszernej dyskusji, w której poruszono kwestje charakteru Związku ogólnokrajowego, jego stosunku do ruchu zawodowego, statutu, siedziby i zakresu działalności, powzięte zostały następujące uchwały:

1) Wszystkie lokalne organizacje szoferów likwidują się i łączą ze Związkiem Zawodowym Automobilistów w Warszawie, który przemianowany zostaje na Związek Ogólno-krajowy.

2) Scentralizowany Związek będzie organizacją bezpartyjną, klasową, wchodzącą w skład Centralnej Komisji Związków Zawodowych.

3) Siedziba scentralizowanego Związku mieścić się będzie w Warszawie.

4) W ciągu 2 miesięcy zwołany zostanie do Warszawy Zjazd Ogólno-krajowy scentralizowanego Związku, na którym zatwierdzony zostanie statut. Zjazd powoła do życia Zarząd Główny.

5) Organizację Zjazdu powierzono Związkowi Zawod. Automobilistów w Warszawie.

Do scentralizowanego Związku zgłosili na konferencji akces delegaci organizacyj szoferskich z b. zaboru rosyjskiego (reprezentujący również Małopolskę Wschodnią) oraz z Katowic, Poznania i Krakowa.

Poza sprawami organizacyjnemi, Konferencja powzięła szereg uchwał w aktualnych kwestjach zawodu szoferskiego, a mianowicie:

W sprawie szkół szoferskich: Konferencja domaga się, aby odpowiednie władze sprawowały ścisły nadzór nad istniejącemi szkołami kierowców samochodowych. Kurs nauki w szkołach szoferskich winien trwać conajmniej 9 miesięcy, przyczem prawo jazdy winni otrzymywać wyłącznie absolwenci szkół, posiadający wykształcenie mechaników.

W sprawie Komisyj Egzaminacyjnych. Konferencja domaga się, aby do Komisyj Egzam., kwalifikujących przygotowanie teoretyczne i praktyczne kandydatów do zawodu szoferskiego, dopuszczeni byli z głosem decydującym przedstawiciele Zw. Zaw. Automobilistów.

W sprawie kar na szoferów. Konferencja domaga się całkowitej reorganizacji obecnego systemu kar administracyjnych w kierunku usunięcia panującej obecnie w tej dziedzinie samowoli niższych władz administracyjnych i oparcia kar na podstawach słusznych i sprawiedliwych. W tym celu przy władzach administracyjnych winny być utworzone specjalne komisje dla oceny winy szoferów w wypadkach samochodowych. Do komisyj winny wchodzić czynniki fachowe a m. in. przedstawiciele Zw. Zaw. Automobilistów.

W sprawie praw jazdy. Z uwagi na konieczność usunięcia zbędnych i uciążliwych formalności biurokratycznych, Konferencja wypowiada się za zniesieniem corocznej prolongaty praw jazdy i wprowadzenia prolongaty w okresie co 3 lata.

Jak widzimy, była to konferencja ważna, dla naszego ruchu zawodowego wprost epokowa.

Organizacja warszawska, która zajęła się organizacją I Zjazdu Krajowego, zwołała jeszcze konferencję przedzjazdową na dzień 14 marca 1926 r., z następującym porządkiem dziennym:

1. Zagajenie i wybór prezydjum,
2. Statut Związku,
3. Ustalenie terminu Zjazdu,

4. Ustalenie wniosków na Zjazd.
5. Wolne wnioski.

Konferencję otwarto w obecności delegatów z Warszawy, Poznania, Lwowa, Bydgoszczy, Krakowa, Sosnowca i Katowic.

Konferencja ta załatwiła ostatecznie sprawę statutu. Regulamin odłożono do Zjazdu. Termin Zjazdu krajowego ustalono na dzień 2—3 maja 1926 roku.

Po zamknięciu konferencji, Organizacja Krakowska przystąpiła jako Oddział do Zw. Zaw. Automobilistów w Warszawie.

(Ciąg dalszy nastąpi).

Zwróćmy uwagę!

Niejednokrotnie już poruszaliśmy na łamach pisma naszego bolącą sprawę szkół szoferskich; uważamy sprawę tę obchodzącą zarówno nas, jak i całe społeczeństwo, za bardzo ważną.

Dla nas nie może to być obojętne, jaki element ludzki do zawodu naszego się dostaje, społeczeństwo zaś mocno bywa nieraz pokrzywdzone przez niesumiennych kierowców, którym przecież powierza się i życie i majątek w postaci samochodu powierzonego do prowadzenia.

Mocno bolącą tę sprawę uważamy za otwartą i podlegającą dyskusji na tymże miejscu w naszem piśmie.

Zdaniem naszem należy przedewszystkiem szukać winy u źródła, to jest w Ministerstwie W. R. i Oświecenia Publ., które wydaje koncesje na otwarcie i prowadzenie szkół.

Czem kierowano się jednak przy wydawaniu tych koncesyj na szkoły szoferskie — niewiadomo, gdyż otrzymali je ludzie, nietylko nie będący inżynierami maszynowymi, technikami, szoferami wreszcie, ale nie mający nic wspólnego ani z naszym zawodem, ani mechaniką wogóle, gorzej — otrzymali ludzie, którzy szukając intratnego interesu, poczęli żerować na założonych „przedsiębiorstwach" (czytaj szkołach szoferskich).

Krótko mówiąc, Ministerstwo uczyniło wielki błąd, powierzając wyszkolenie kierowcy do jego odpowiedzialnego zawodu „biznesmanom".

Taki sobie „biznesman" doi krówkę przez pewien czas, reklamując się w sposób prawie śmieszny i niepoważny, bo „tysiące szoferów, tysiące wolnych posad (niema się zresztą ani jednej), wybitni instruktorzy, największe garaże" (gdzież to wszystko?), a ludziska sobie czytają, wierzą i przyjeżdżają, bo przecież trudno nie wierzyć, skoro szkoła pisze taka, która jest w mieście nauki, pod ciągłą kontrolą Kuratorjum Szkolnego i władz państwowych.

Koncesyjkę się wydzierżawia (nazywa się to „oddawaniem w zarząd" również bardzo fachowy), a samemu jedzie się żerować dalej.

Jaskrawy przykład mamy zresztą tutaj, w Krakowie, na miejscu.

Pan koncesjonarjusz „oddał pod zarząd" szkołę, pan podnajemca żeruje na przedsiębiorstwie, interesując się jedynie zasobami pieniężnymi swych wychowanków, biorąc nawet czasami w zastaw zegarki na zabezpieczenie swych interesów.

Ostatnio miał miejsce wypadek, przed kilkunastu dniami, a mianowicie: uczeń jednej ze szkół szoferskich, okazał się zwykłym bandytą, zabitym po napadzie rabunkowym.

Oczywiście, odpowie ktoś polemizujący, że trudno jest przeniknąć zamiary każdego zapisującego się do szkoły, niemniej jednak fakt ten rzuca pewien cień na „zarząd", pod którym szkoła się znajduje.

Więcej znajomości rzeczy, więcej kontroli nad uczniami, mniej tysięcy szoferów, ale zato pewnych i odpowiedzialnych na swych ważnych placówkach ludzi.

Dobrze, aby sprawami temi zajęły się czynniki miarodajne i w tym celu polemikę na ten temat rozpoczynamy.

—o—

Redakcja — poruszając powyższym artykułem tę palącą kwestję, poruszoną też w korespondencji Głównego Zarządu oraz Oddziału Lwowskiego i innych, otwiera łamy Waszego miesięcznika dla czytelników, którzy w tej sprawie zechcą zabrać głos. — Czekamy!

WYKAZ ODDZIAŁÓW
Związku Zawodowego Autobob. Rzplitej Polskiej.

Oddział Warszawa, ul. Świętokrzyska L. 35.
„ Kraków, pl. Matejki L. 4.
„ Poznań, Dąbrowskiego L. 42.
„ Katowice, Sekretarjat Okręgowy, pl. Marjacki L. 3 (6 Oddziałów).
„ Łódź, ul. Narutowicza L. 50.
„ Lwów, Cicha 7, I. p.
„ Wilno, ul. Jagiellońska L. 3.
„ Częstochowa, ul. Kopernika L. 5.
„ Kielce, ul. Orla L. 4.
„ Kalisz, ul. Józefińska L. 8.
„ Rzeszów, Głogów koło Rzeszowa, Jan Ożóg.
„ Piotrków, Trybunalski, ul. Jagiellonów L. 4.
„ Włocławek, ul. Kościuszki L. 6. — Kl. Rada Związków Zawod. — Bettman.

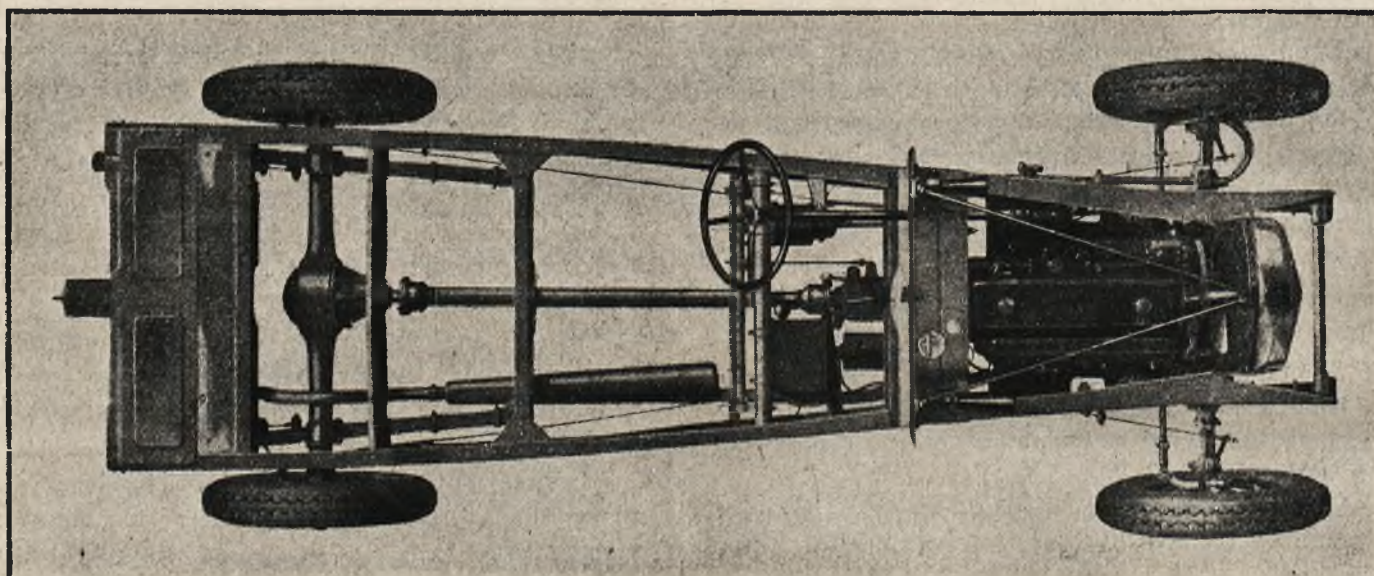
Sześciocylindrowy samochód Citroëna.

Na wystawie paryskiej ogólną uwagę zwracał nowy model Citroëna C. 6, zalecający się przy wykwintnym wyglądzie prostotą konstrukcji i znakomitem uproszczeniem całości, dzięki zmniejszeniu ilości części składowych i łatwym do nich dostępie.

Ogólne zalety tego samochodu, którego nadwozie zamieszczamy powyżej, przedstawiają się jak następuje:

Silnik.

Silnik nie należy do t. zw. silników pusowanych (które słuszniej byłoby nazwać silnikami przemęczanemi). Duża pojemność cylindrów (2.442 L.) nie została określona przypadkowo: Cała gama silników 6-cylindrowych o pojemności od $1\frac{1}{2}$ do 3 L. została dokładnie wypróbowana i ostatecznie wybrano silnik o litrażu, który dał najlepszą wydajność ogólną. Moc jego wynosi 45 KM przy ca 3000 obr./min.



Dzięki znacznej wydajności silnika, lekkości, małemu oporowi czołowemu i dzięki zalecie dobrego trzymania drogi, C. 6 osiąga szybkość około 105 km./godz. na płaskiej drodze.

Właściwości pociągowe silnika C. 6, są nadzwyczaj stałe. Prawie wszystkie wzniesienia wziąć można biegiem bezpośrednim. Łatwo przechodzi bez zmiany biegu z 8 do 105 km. na drodze płaskiej, inaczej mówiąc jeździć można w C. 6, nie używając lewarka zmiany biegów, jedynie przy ruszaniu z miejsca.

Doświadczenia naukowe, przeprowadzone na torze Monthlhéry wykazały, że biorąc pod uwagę całą gamę szybkości, spotykanych w praktyce, niezawodność przyśpieszeń C. 6, przewyższa przyśpieszenia najlepszych 6-cylindrowych wozów innych marek o tej samej mocy.

Konstrukcja hamulców.

C. 6. posiada silne i skuteczne hamulce, których skuteczne działanie zadziwia przy tak silnym samochodzie. Ich działanie jest bardzo miękkie i spotęgowane przez zastosowanie servo-, zwiększającego nacisk wywierany na pedał. Współczynnik tarcia szczęk o bębny hamulcowe jest jeszcze powiększony przez użycie nowego skomprymowanego tworzywa do nakładek na szczękach, i przez wykonanie bębnów hamulcowych ze stali wyjątkowo twardej.

Zrównoważenie.

Środek ciężkości C. 6, leży wyjątkowo nisko. Głównemi zaletami konstrukcyjnemi ujęcia podwozia i nadwozia w jedną całość konstrukcyjną są: usunięcie podłogi karoserji, umocowanie siedzień bezpośrednio na podłużnicach ramy, do tychże podłużnic, które zastępują ramy. Ta właściwość wraz z szerokiem rozstawieniem kół, daje C. 6. dużą równowagę nawet na najbardziej ostrych zakrętach.

Zalety konstrukcji kierowniczych.

Przeniesienie ramienia kierowniczego, wystudjowane nachylenie sworzni zwrotnic, skos kół przednich i umieszczenie zwrotnic na łożyskach kulkowych, oporowych, przyczynia się do nadzwyczaj łagodnego kierowania.

Kierownica jest całkowicie nieodwracalna, nawet na najgorszych drogach można kierować C. 6. końcami palców bez wyczuwania najmniejszej reakcji i z uczuciem zupełnej pewności jazdy.

Przy pewnej szybkości, jak również podczas bardzo gwałtownego hamowania C. 6. trzyma drogę doskonale. Ten świetny rezultat osiągnięto przez właściwe rozmieszczenie części składowych samochodu, przez obniżenie środka ciężkości, dzięki szerokości rozstawu kół, zastosowanie z przodu i z tyłu skośnie ustawionych resorów i doskonale obmyślany system kierowniczy.

Ciche i bezdźwięczne podwozie C. 6. osiągnięto przez dokładną obróbkę wszystkich części składo-

wych, w szczególności zaś nadzwyczaj dokładną obróbkę wszystkich trybów i panewek wału korbowego umożliwiającą stosowanie małych luzów. Jednolita konstrukcja C. 6., łącząca ścianę boczną i tylne bezpośrednio do ramy, daje podstawę nadwozia zupełnie sztywną; przeprowadzone doświadczenia stwierdziły, że wszystkie skrzypienia karoserji pochodziły właśnie z braku sztywnych podstaw. Zalety te umożliwiają łatwą obsługę.

Karoserja i wygląd ogólny.

Miękkość zawieszenia, doskonałe trzymanie drogi i brak hałasu przy C. 6. pozwalają w pełni ocenić wygodę i elegancję wnętrza. Żaden inny samochód, nawet najdroższy, nie daje jadącym więcej i satysfakcji, jak również poczucia zupełnego bezpieczeństwa, a to dzięki karoserji wykonanej całkowicie ze stali.

Karoserja jest przymocowana bezpośrednio do podłużnej ramy, wszystkie jej części składowe nie mogą się między sobą rozluźniać, gdyż są to części prasowane i spawane, a najdelikatniejsza część, przód jest wyprasowany z jednego kawałka.

Elegancka forma karoserji i kształty podwozia C. 6. zlewają się w jednolitą piękną całość. Niska sylwetka, ogólny wygląd o zaokrąglonych linjach, szeroki odwietrznik, i niska długa maska, oraz efektowna chłodnica, składa się na harmonijną i piękną całość.

Silnik tworzy prostokątny blok. Do wszystkich jego części składowych jest łatwy dostęp, kable elektryczne i świece umieszczone są pod pokrywką. Ogólny wygląd wozu sprawia również wrażenie, że przy wykończeniu o niczem nie zapomniano, wszystko jest na swojem miejscu i ma ścisłe przeznaczenie.

Zalety ogólne.

W C. 6. zwrócono baczną uwagę na ułatwienie dostępu do wszystkich części składowych. Karburator umieszczony po prawej stronie silnika niczem nie jest zasłonięty, wentylator umieszczono przed deską rozdzielczą, rozdzielacz zapłonu o automatycznem przyśpieszeniu umieszczono nad głowicą silnika. Popychacze zaworów zgrupowane są po 4 na wspólnej odejmowanej podstawie. Dostęp do łańcuchów trybów rozdzielczych jest znakomicie ułatwiony przez zawieszenie silnika w 4 punktach.

Wytrzymałość części składowych.

Wszystkie organy C. 6. nie pracują nigdy przy granicy swej wytrzymałości. Wszystkie części podlegają znacznym obciążeniom, są szeroko obliczone i wysokie gatunki stali specjalnej używanej do wyrobu dają im nadzwyczajną wytrzymałość.

Zalety aerodynamiczne wpływają dodatnio na zwiększenie szybkości i dobre utrzymanie drogi.

Dzięki jednolitej konstrukcji odpadło dużo części, które okazały się zbędne. Przez udział podłużnic ramy w zapewnieniu sztywności karoserji waga martwa samochodu znacznie spadła.

W ostatecznym wyniku.

C. 6. lekki i posiadający mały opór czołowy, ma następujące zalety: małe zużycie benzyny, zmniejszone zużywanie się części i hamulcy, oraz opon. Jeżeli dodać do tego jego wytrzymałość, łatwość obsługi i prawie nieograniczoną trwałość karoserji, można twierdzić, że C. 6. jest wozem 6-cylindrowym wyjątkowo oszczędnym.

Z ŻYCIA ZWIĄZKU.

Zarząd Główny do wszystkich Oddziałów i Stacji płatniczych Związku Z. A. Rz. P.

1 stycznia 1929 r. wyszedł pierwszy numer naszego pisma zawodowego p. t. „Automobilista Zawodowy". Obowiązkiem każdego członka jest pismo to popierać wszelkiemi siłami, a to przez stałą prenumeratę, przez rozpowszechnianie go wśród braci szoferskiej oraz znajomych, — jest ono bowiem jedynym wyrazicielem zorganizowanego ogółu szoferów i powstało tylko na Wasze wyłączne żądanie, wyrażane tylokrotnie na Kongresach, Walnych Zebraniach i t. d.

W Warszawie wychodzi pismo p. t. „Szofer Polski", który, pretendując do tytułu „reprezentanta szoferów", prowadzi od pewnego czasu niecną robotę w kierunku wprowadzenia w błąd opinji zorganizowanych szoferów na terenie miasta Warszawy i całej Polski dążąc do rozbicia Naszej Organizacji Zawodowej.

Stwierdzamy niniejszem, że z „Szoferem Polskim" nie mamy nie zupełnie wspólnego i wzywamy ogół szoferski do zbojkotowania tegoż pisma, które niema nic wspólnego z życiem zawodowem naszem i istnieje tylko dzięki temu, że niektórzy czytelnicy lub też firmy niektóre niepoinformowane dokładnie, dali się wprowadzić w błąd.

Obowiązkiem każdego członka jest zbojkotowanie „Szofera Polskiego"!

Zarząd Główny.

—o—

Od Red.: Powyższy Komunikat otrzymaliśmy w samą porę, bowiem jak nam doniesiono, przy poparciu dowodami, „Szofer Polski" pozwolił sobie nawet na rozpoczęcie warcholskiej swej roboty na terenie miasta Krakowa, przesyłając tutejszym firmom

propozycje ogłoszeniowe, w których zaleca łamy swego pisma, jako najodpowiedniejsze z uwagi na to, że „Szofer Polski“ ma rzekomo reprezentować ogół zorganizowanych automobilistów zawodowych Rzeczypospolitej Polskiej.

Powyższy komunikat, zadając kłam tego rodzaju zawiadomieniom „Szofera“, potwierdza w całej rozciągłości tytuł, jakim zaopatrzone jest nasze pismo „Naczelny Organ Zarządu Głównego Związku Zawodowych Automobilistów w Warszawie“ wykazując jakiemi metodami posługuje się lokalne pisemko Warszawskie.

Zarząd Główny mieści się w Warszawie przy ul. Świętokrzyskiej L. 35. Urzęduje codziennie od godz. 9 do 2 popoł. oraz w poniedziałki, wtorki i czwartki od godz. 6 do 8 wieczorem.

Skład Zarządu Głównego jest następujący:

Zawadzki Edward, przewodniczący — Warszawa,
Trzeciak Stefan, viceprzewodn. — Warszawa,
Adamczyk Alojzy, viceprzewodn. — Katowice,
Gebel Andrzej, viceprzewodn. — Poznań,
Augsburg Gustaw, sekretarz — Warszawa,
Doliński Stanisław, skarbnik — Warszawa,
Pałmowski Stanisław — Łódź,
Surówka Jan — Bielsko — Biała,
Stachuła Ludwik — Katowice,
Stachowiak Józef — Poznań.

Komisja rewizyjna:

Żbikowski Konstanty, przewodnicz. — Warszawa,
Jarosz Władysław — Warszawa,
Piotrowski Jerzy — Łódź,
Tuszyński Robert — Katowice,
Matyjasik Stefan — Poznań.

Sąd Polubowny:

Miłakowski Filip, przewodniczący — Warszawa,
Dąbrowski Jan — Warszawa,
Kacprzak Stanisław, sekretarz — Łódź,
Kwasiżur Stanisław — Katowice,
Kubiaczyk.

Egzekutywa Zarządu Głównego:

Zawadzki Edward, przewodniczący
Trzeciak Stefan, viceprzewodniczący,
Augsburg Gustaw, sekretarz,
Doliński Stanisław, skarbnik.

Zarząd Główny komunikuje, że z ramienia Oddziału Warszawskiego weszli do Zarządu pisma tow.: Zawadzki Edward i Ausburg Gustaw.

Tylko Zawodowy Zwązek Automobilistów Rz. P. broni interesów zawodow. kierowcy samochodowego.

Uchwałą egzekutywy Zarządu Głównego z dnia 12 stycznia br. odbędzie się w Krakowie dnia 2 lutego 1929 r. o godz. 10-tej rano posiedzenie plenum Zarządu Głównego z następującym porządkiem dziennym:

1) Zjazd Krajowy,
2) Sprawa pisma,
3) Sprawy organizacyjne,
4) Wolne wnioski.

W dniu 3-go lutego 1929 r. o godz. 10-tej odbędzie się posiedzenie Zarządu pisma „Automobilista Zawodowy“ Naczelnego organu Związku Zawodowego Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej w Warszawie, z siedzibą w Krakowie, z następującym porządkiem dziennym:

1) Sprawa pisma,
2) Wolne wnioski.

Oddział warszawski.

Grupa Wieluń.

Panu Sekretarzowi Augsburgowi Gustawowi składamy podziękowanie za solidne i troskliwe wykonywanie swoich czynności. Korespondencja nasza jest załatwiana w bardzo szybkiem tempie, z czego jesteśmy bardzo zadowoleni, wyrażając ją tą drogą razem z podziękowaniem.

Grupa Wieluń.

Oddz. Warszawski otrzymał od członka Związku Adamczyka Marjana, zamieszk. w Szczuczynie Białostockim następujący opis faktu, który o ile miał miejsce istotnie w ten sposób, należy napiętnować i wyciągnąć z tego daleko idące konsekwencje.

Kolega Adamczyk jadąc ze Szczuczyna do Łomży z meblami, zmuszony był zatrzymać się z powodu pęknięcia kiszki. Mając akumulator słabo naładowany, zjechał na bok drogi, a zagasiwszy światła rozpoczął reperację. Od strony Łomży nadeszło dwu ludzi mocno podchmielonych, z których jeden miał czapkę taką, iż kolega Adamczyk wziął go za konduktora. Tenże, spostrzegłszy nieoświetlony wóz, zażądał legitymacji, na co rzecz prosta spotkał się z zapytaniem „kto pan jest?“. Niezrażony takiem zapytaniem odpowiedział „Ja panu pokażę, kim jestem“, poczem oglądnąwszy ponownie wóz, stanął nad siedzącym kolegą Adamczykiem, reperującym spokojnie dalej uszkodzoną dętkę, a zasypując go niezbyt pięknemi słowami, rozpoczął żmudną dla siebie pracę odcyfrowania numeru auta, żmudną dlatego, że z powodu podchmielenia nie mógł utrzymać się na nogach. Po tej czynności na odchodnem oświadczył, że jest **inżynierem drogowym,** i odszedł.

Ostatecznie — gdyby się na tem było skończyło, fakt nie byłby wart może umieszczenia go, lecz —

zjawił się następnie posterunkowy, który przysłany przez owego inżyniera (?) przyszedł, by zapisać numer wozu i wylegitymować kierowcę, a po 3-ch miesiącach posterunek w Szczuczynie otrzymał decyzję P. Wojewody Białostockiego, która polecała odebrać koledze Adamczykowi prawo jazdy na przeciąg 2-u lat!!

Kolega Adamczyk podaje kilku świadków powyższego zajścia, twierdząc, że według informacji, jakie uzyskał od osób znających tę sprawę, postąpić tak miał niestety prawdziwy inżynier p. Radzymiński z Piętnicy.

Panie Wojewodo! Jeżeli relacja naszego członka Związku jest prawdziwą, to źle się dzieje w tamt. Województwie! Czy posterunkowy przysłany przez podchmielonego inżyniera nie mógłby być przesłuchanym na tę okoliczność, a Pan inżynier odstąpiony Monopolowi Spirytusowemu, jako jego „stały odbiorca"?

Oddział krakowski.

Wyjaśnienie Z. Z. A. w Krakowie
w sprawie odpowiedzialności karnej szofera.

Wśród zawodowych automobilistów utarło się przekonanie, że szofer dorożki samochodowej odpowiada za szkody materjalne tylko karnie, a nie materjalnie.

Zwróciliśmy się w tej sprawie o pouczenie do naszego zastępcy prawnego, który wyjaśnił nam, że przekonanie pewnej części szoferów, jak na wstępie wyszczególniono, jest mylne, albowiem narówni z właścicielem dorożki odpowiada szofer i to solidarnie z nim, z tą jednak różnicą, że szofer odpowiada z tytułu odszkodowania za czyn przez siebie popełniony, natomiast właściciel dorożki odpowiada posiłkowo, a więc dopiero na drugim planie, na zasadzie odpowiedzialności stworzonej ustawą automobilową.

W pierwszym zatem rzędzie odpowiada szofer, a następnie właściciel dorożki i dlatego mylne jest zapatrywanie szoferów, jakoby odpowiadali oni tylko karnie, a majątkowo jedynie właściciel dorożki.

To, że szofer odpowiada z właścicielem solidarnie znaczy, że poszkodowany może szukać pokrycia swoich pretensji albo na całym majątku szofera, albo na całym majątku właściciela dorożki, albo najpierw u szofera, a później u właściciela, albo odwrotnie, a wkońcu częściowo u szofera, częściowo u właściciela.

Jeżeli naprzykład wyrokiem skazani zostaną szofer i właściciel dorożki na solidarne zapłacenie odszkodowania, a właściciel dorożki w międzyczasie zbankrutował, albo majątek jego nie wystarcza na pokrycie całej dochodzonej pretensji, to wierzyciel pretensji swojej może dochodzić na majątku szofera i to tak długo, aż całkowite znajdzie pokrycie, choćby go miał ścigać egzekucjami przez całe życie i choćby przez całe życie z dochodów czy z majątku szofera ściągał pokrycie dla swojej pretensji.

Jeśli wreszcie szofer i właściciel zostaną skazani na zapłacenie odszkodowania, a poszkodowany ściągnie naprzykład całą kwotę od właściciela dorożki, chcąc np. chronić szofera, to właściciel dorożki może dochodzić zwrotu nawet pełnego odszkodowania na tej zasadzie, że sam będąc z ustawy zobowiązany do odszkodowania, ma prawo żądać zwrotu odszkodowania od szofera, z powodu zawinienia którego właściciel dorożki zmuszony został do zapłaty odszkodowania wierzycielowi.

Powyższe wyjaśnienie podajemy członkom w tym celu by w swym własnym interesie starali się unikać wszelkich wypadków, albowiem wskutek udowodnionej winy niejeden szofer nie mógłby cały szereg lat, a nieraz i całe życie dojść do własnego warsztatu pracy ze względu na możliwość ścigania go w sprawie odszkodowania przez poszkodowanego.

Walne Zgromadzenie Z.Z.A. w Krakowie.

Niniejszem zawiadamia się członków Zawodowego Związku Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie, że **w dniu 14 lutego 1929 tj. we czwartek, o godzinie 6-tej wieczorem,** odbędzie się w lokalu Oddziału, plac Matejki: **Doroczne Walne Zgromadzenie** z następującym porządkiem dziennym:

1. Zagajenie.
2. Sprawozdanie administracyjne z działalności Oddziału.

3. Sprawozdanie kasowe i udzielenie ustępującemu Zarządowi absolutorjum.
4. Wybory nowego Zarządu, Komisji kontrolującej i Sądu polubownego.
5. Uchwalenie statutu zapomogi pośmiertnej.
6. Uchwalenie statutu bibljoteki.
7. Uchwalenie statutu pośrednictwa pracy.
8. Wnioski i interpelacje.

W razie braku statutem przepisanego kompletu o godzinie 6-tej, po godzinie czekania odbędzie się Walne Zgromadzenie jako powtórnie zwołane zdolne do powzięcia ważnych uchwał.

Ze względu na ważność spraw — uprasza się członków o niezawodne i punktualne przybycie.

Zarząd.

Z posiedzenia Komitetu redakcyjnego.

W dniu 25 listopada ub. r. odbyło się posiedzenie Komitetu Redakcyjnego przy udziale Prezesa Zarządu Głównego Z. A. Rz. P., na którem między innemi powzięto następujące uchwały:

a) Zarząd Główny Z. A. Rz. P. w Warszawie przystępuje z dniem 1 stycznia 1929 r. do wydawania miesięcznika (wzgl. dwutygodnika), jako organu naczelnego Zarządu Głównego Związku Zawodowych Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej w Warszawie z siedzibą w Krakowie.

b) Z powodu przekształcenia dotychczasowego organu miejscowego Oddziału Z. p. t. „Szofer Krakowski" na organ naczelny Związku, następuje automatyczna likwidacja miesięcznika „Szofer Krakowski" przez zamknięcie rachunków z dniem 31 grudnia 1928 r. oraz wszelkich agend z prowadzeniem miesięcznika związanych.

c) Zarząd pisma składa się z 7-miu członków, a mianowicie: Warszawa — 2, Kraków — 2, Katowice — 1, Poznań — 1, Lwów — 1.

d) Ewentualne nadwyżki kasowe podzielone zostają między poszczególne Oddziały lub pozostają jako fundusz rezerwowy pisma; ewentualne niedobory kasowe pokrywają solidarnie wszystkie oddziały wraz z Zarządem Głównym.

e) Zarząd Główny opracowuje regulamin organizacyjny pisma i prześle go Zarządowi pisma.

W związku z powyższą likwidacją wzywa Krakowski Oddział Związku do natychmiastowego wpłacenia zaległej prenumeraty, celem umożliwienia ukończenia likwidacji.

Przypominamy Nr. konta P. K. O. „Szofera Krakowskiego": 408.444.

Wierzymy, że wszyscy wpłacą natychmiast swe zaległości.

—o—

Na sprowadzenie zwłok śp. Jana Szteina do Krakowa złożyli: Oddział Krakowski 100 zł., Oddział we Wilnie zł. 100, Krakowski Klub Automobilowy zł. 25.

Zawiadamia się członków, że w miesiącu grudniu zakupiono maszynę do pisania i wszystkie drobniejsze sprawy członków, jak podania, zażalenia itp. załatwia się bez zwłoki w godzinach urzędowych, zaś członkom pozamiejscowym udziela się natychmiastowych pisemnych porad i wyjaśnień.

—

Wzywa się wszystkich szoferów z miast Województwa krakowskiego, by w swym własnym interesie wpisywali się do tutejszego Oddziału, celem jak najrychlejszego utworzenia i zorganizowania pododdziałów, dla których opracowany zostanie specjalny regulamin i sposób ściślej łączności z Oddziałem krakowskim.

Automobilista Zawodowy jest organem obrony interesów zawodowych, gospodarczych wszystkich szoferów, dlatego wzywa się członków do silnego propagowania tego pisma i nadsyłania nam swych uwag i informacji.

Przypomina się kolegom, że na sprowadzenie zwłok śp. Jana Szteina otwartą jest lista składek i uprasza się o nadsyłanie choćby najdrobniejszych kwot.

Jedyna organizacja zawodowa, do której powinien należeć każdy zawodowy automobilista, jest Zawodowy Związek Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej w Warszawie i jego oddziały, dlatego w interesie każdego zawodowego automobilisty leży, **aby przedewszystkiem należał** do swej zawodowej organizacji, tj. Oddziału, który jedynie potrafi jego interesów zawodowych, dotyczących spraw kierowców przy zapewnionej obronie prawnej chronić, — a nie wpisywać się do innych ogólnych organizacji pracowników obejmujących rozmaite kategorje pracowników.

Kalendarz na rok 1929.

Komitet likwidacyjny „Szofera Krakowskiego" zawiadamia, że **Kalendarz na rok 1929** został już wydany i rozesłany zamawiającym Oddziałom i członkom.

Kalendarz, obejmujący 200 stron druku, w trwałej i eleganckiej oprawie płóciennej, jest miłą a równocześnie praktyczną fachową książeczką, którą każdy kierowca winien posiadać i posługiwać się. Cena 3.— zł., jest niską w stosunku do drogich kosztów eleganckiego wydawnictwa.

Redakcja nasza, chcąc ułatwić członkom kupno, przyjmuje zamówienia i zapłaty na nasze konto. Jak nas informuje Komitet, po uskutecznieniu wysyłki, pozostało z nakładu zaledwie kilkaset sztuk, chcący więc jeszcze zaopatrzyć się w kalendarz, zechcą odwrotnie przesłać zamówienia pod naszym adresem.

Zabawa karnawałowa Oddziału Z. Z. A. w Krakowie.

W dniu 26 bm. odbyła się w sali Bolońskiego (w Pałacu Spiskim przy Rynku głównym) tradycyjna zabawa karnawałowa. Przebieg zabawy był nadzwyczaj miły, wesoły i urozmaicony, to też ochocza zabawa przeciągnęła się do późnego rana, przy pełnej sali. Trudno jest wymienić wszystkich miłych gości, wśród których zauważyliśmy JWP.: Ripperów, dyr. inż. Zieleniewskiego, dyr. Banku Wzaj. Ubezp. „Vesta“, oddział w Krakowie, Lanca; Dra Macudzińskiego; dyr. Kozłowskiego, st. radcę M-gtu Hergeta; radców Stahla i Gubernata; inż. Drozdowskiego, Dra Porzyckiego; Dra Aschenbrennera; sekr. Czopika i wielu innych.

Wspaniały korowód cudnych wprost strojów pięknych Pań nie da się prawie opisać — to też kto nie widział tego, musi żałować.

Kulminacyjnym punktem zabawy był konkurs piękności Pań, w którym pierwszą nagrodę w postaci złotego zegarka damskiego f-my „Omega“, ofiarowanego przez reprezentanta f-my, p. Leona Holzera, otrzymała p. St. Buczekowa, drugą nagrodę zaś w postaci figurki bronzowej na marmurze kieleckim, ofiarowaną przez p. inż. Iwanickiego, repr. marmurów kieleckich w Krakowie (Wielopole 2), otrzymała p. Fickówna. Nagrodę za najpiękniejszy kostjum otrzymała p. Emilja Bujasowa (wytworny manicure), zaś nagrodę za najpiękniejszy walczyk otrzymali p. Albina Nowakowa i p. Dydaś (pajac i bombonierka firmy „Fuchs“, Kraków, Szewska 24).

Członkowie komitetu, którzy nie szczędząc trudu uwijali się wśród gości, wywiązali się doskonale ze swego zadania, organizując jedną z najpiękniejszych zabaw tego sezonu.

OD REDAKCJI.

Do numeru drugiego załączamy czeki P. K. O., któremi prosimy zaraz nadesłać należne za prenumeraty kwoty. Redakcja nasza — jak to czytelnicy zauważą — powiększyła objętość pisma oraz jego nakład, należytości więc zaległe, muszą być wyrównane przez czytelników.

Oddział lwowski.

Delegatem do Komitetu redakcyjnego wybrano kolegę Koczana Bronisława.

Pospieszamy podzielić się z Wami radością, z powodu wskrzeszenia naszego Oddziału, jako też rozpoczęcia pracy organizacyjnej w naszym rejonie. Prace wstępne napotykały początkowo na trudności. Z jednej strony brak ufności, spowodowany grzechami poprzedniego Zarządu, z drugiej opór pewnych jednostek utrudniają nam tę organizację. Ale trudności ustępują powoli: przełamiemy je i zwyciężymy. Mamy już dotąd 112 członków, którzy wierzą i mają ufność, że wzrośniemy w potęgę i przełamiemy opór, podsycany przez szkodliwe jednostki. Stosunki w naszem mieście są opłakane. Właściciele dorożek sam. zwalniają kierowców z błahych przyczyn, zapominając o ustawowem wypowiedzeniu i zmuszając Związek do częstej interwencji.

Na odbytem posiedzeniu Zarządu uchwalono, celem pozyskania większej ilości członków utworzenie instytucji Mężów Zaufania, której przewodniczącym wybrano kol. Kwiatka Adama. Instytucja ta liczy 15 mężów i ma za zadanie werbowanie i wpisywanie członków, jak też czuwanie nad uzdrowieniem stosunków panujących na postojach, które ostatnio przybrały charakter anarchji dzięki „parszywym owcom“, kalającym Imię Szofera swem zachowaniem się, przez co ogół kierowców cierpi, tracąc na opinji u władz i publiczności.

W najbliższym czasie przystępujemy do organizacji pododdziałów na prowincji, a to: w Stanisławowie, Tarnopolu, Przemyślu, Drohobyczu, Stryju etc.

Dzięki członkowi Zarządu, kol. Lewickiemu założono Kółko Amatorskie Z. W. A. Rz. P., które dnia 13 stycznia odegrało w sali R. Z. Z. 3-y aktową komedję p. t. „Musisz być moją“ z wielkiem powodzeniem. Zysk przeznaczono na pokrycie kosztów mającego się odbyć w dniu 2 lutego Wieczoru kostjumowego, z którego przewidziany dochód ma być przeznaczony na bezrobotnych.

Dla bezrobotnych pracujemy wiele. I tak: zorgazorganizowano biuro pośrednictwa pracy, ewidencję bezrobotnych, jak też przygotowujemy memorjał do władz, w sprawie szkół szoferskich. Chodzi o zainteresowanie władz tem zagadnieniem tak aktualnem, jak hyperprodukcja szoferów, brak kwalifikacji tak wykładowców (w znacznej ilości wypadków) jak i uczniów.

Apelujemy do wszystkich Oddziałów, by się poważnie nad tą kwestją zastanowiły, bowiem pewni jesteśmy, że władze stanowisko nasze uznają.

Życzymy naszemu nowemu Wydawnictwu wiele szczęścia i sił, przyrzekając ze swej strony poparcie, jedynego naszego reprezentanta „Automobilisty Zawodowego“.

Wspomnienie pośmiertne.

Przed kilku tygodniami wydarła nam śmierć nieodżałowanego śp. kolegę Stepowanego Michała, wiarusa z przed wojny. Zmarły był nadzwyczaj lubiany tak wśród kolegów, jak i pracodawców, odbył całą kampanję w obronie Lwowa w r. 1918-tym. Zarząd tut. Oddziału przyczynił się drogą składek do oddania Mu ostatniej przysługi, jak też złożył piękny wieniec na miejscu wiecznego spoczynku.

Oddział poznański.

Rok 1928 stanowił dla oddziału poznańskiego rok przełomowy, — w roku tym bowiem rozwój tutejszego oddziału osiągnął ogromne rozmiary. Liczba członków wzrosła o przeszło 100 %. Do takiego rozwoju przyczyniła się wyłącznie owocna działalność zarządu oddziału, który nie szczędził trudów i mozołów, by strzedz interesu ogółu kierowców (o ile nie chodzi o sprawy czysto wewnętrzne) oraz, aby niedopuścić do jakiegokolwiek pokrzywdzenia swych członków tak pod względem uprawnień, wynikających z ustawodawstwa społecznego, jak też i pod względem czysto materjalnym.

Przeprowadzono bowiem z wielką korzyścią dla członków mnóstwo spraw takich, jak zwrot kaucji, odszkodowania za urlopy, urlopy, odszkodowania za bezterminowe wydalenie, o wypłacenie zatrzymanych zarobków i wiele innych. Prawie zawsze ze skutkiem pomyślnym interwenjowano u władz, celem uchylenia lub przynajmniej obniżenia niesłusznie wymierzonych kar i t. p.

Ponadto zarząd oddziału Związku dołożył starań, aby szwankujące przepisy o ruchu kołowym tak w miejscu jak i na prowincji zostały odpowiednio unormowane, albo też, w wypadku, gdzie takie przepisy już istniały, by były one należycie respektowane przez kierowców np. pojazdów wojskowych, woźniców pojazdów konnych i innych. Interwenjowano w sprawie oświetlenia wozów konnych na szosach, w sprawie wydania zakazu powożenia pojazdami konnymi woźnicom, liczącym mniej niż 16 lat.

Dla spraw karnych lub im podobnych, posiada Oddział własnego obrońcę prawnego, otrzymującego stałe pobory miesięczne.

Trudno wyliczyć tu wszystko, nad czem Zarząd pracował, to też podniesiemy tylko najważniejsze punkty pracy Zarządu, a więc:

Zawarcie umowy taryfowej dla kierowców, zatrudnionych na dorożkach sam., która zagwarantowała im minimalny tygodniowy zarobek w kwocie 35.— zł., plus 12 % od obrotu. Rozpoczęcie starań o zawarcie umowy zbiorowej dla kierowców, zatrudnionych w przemyśle i handlu, które są już bliskie celu.

Nowością było wielkie udogodnienie dla członków, uzyskane przez otwarcie całodziennie urzędującego sekretarjatu, — zaś obecnie odbywają się przygotowania do poświęcenia własnego sztandaru Oddziału Związku, które odbędzie się dnia 3 marca b. r.

Powyższy, krótki przegląd pracy Zarządu, daje pogląd na całokształt jego pracy w r. 1928. Życzyćby należało takich samych wyników i w roku bieżącym, a wówczas ilość członków podniesie się do cyfry, odpowiadającej ilości zawodowych kierowców w Poznańskiem.

Do Komitetu Redakcyjnego wydelegowano z Oddziału Poznańskiego sekretarza tamt. Oddziału P. Stefana Kaczmarka.

Oddział katowicki.

Firma G. w Katowicach była widocznie tego zdania, że może swego szofera wydalić z miejsca bez żadnej podstawy czy przyczyny. Z tego też powodu została przez tutu. Oddział Związku Zaw. Automobilistów wniesiona do Sądu przem. skarga, na skutek której właściciel firmy przekonał się odrazu na pierwszej rozprawie, że musi sprawę przegrać, wobec czego oświadczył, że wypłaci powodowi, koledze Leśniakowi, kwotę 75.— zł. w terminie trzechdniowym. Tak się też stało. Pokrzywdzonego kolegę bronił kolega Adamczyk.

——o——

14 grudnia odbyła się rozprawa w Sądzie przem. przeciwko Firmie meblowej Sz. i Sp. w Szopienicach. Zastępca Firmy, widząc brak możności wygrania sprawy, oświadczył gotowość natychmiastowego wypłacenia poszkodowanemu koledze Bitnerowi kwoty 200.— zł. tyt. odszkodowania za bezpodstawne zwolnienie, którą to kwotę kolega nasz przyjął. Bronił poszkodowanego kolega Adamczyk.

——o——

W sprawie płac za godziny nadliczbowe dla szoferów Firmy Giesche S. A. wniósł tut. Oddział Związku Z. A. Rz. P. skargi przeciw tej firmie. Chodzi tu o mniej więcej 1.000 zł. w sumie; mamy najlepsze widoki na pomyślne tych skarg przeprowadzenie.

——o——

Wpoczątkach grudnia ub. r. zorganizowali koledzy z Cieszyna zebranie mające na celu utworzenie miejscowej grupy Związku Z. A. Rz. P. Na zebranie przybyło 24 kolegów, co dla Cieszyna oznacza bardzo wiele. Wszyscy zebrani oświadczyli się za utworzeniem miejsc. grupy opartej o Bielsko i Katowice, celem umożliwienia lepszej obrony swych interesów. Z Bielska przybyli koledzy Surówka i Bannert obecni. Po omówieniu najbliższych zadań nowej grupy, przystąpiono do wyboru Zarządu. W najbliższym numerze podamy skład tegoż. Życzymy nowozorganizowanej placówce „Szczęść Boże" w zawodowej pracy.

Bilety zniżkowe do Kina w Katowicach, są do nabycia w sekretarjacie Związku dla członków tegoż.

——o——

Odznaki związkowe już nadeszły.

——o——

Sekretarjat zawiadamia, że ma jeszcze kilka fotografji z obu zimowych i letnich zabaw do sprzedania.

——o——

Przy poparciu Tow. Uniw. Robotniczego oraz Komisji Okręgowej Związku Z. A. Rz. P. Katowice urządza Oddział Związku kursa języka polskiego, esperanto oraz dokształcające, na których będą wykładać specjaliści-fachowcy. Członkowie oraz ich rodziny, mający zainteresowanie dla poszczególnych działów, winni zgłaszać się natychmiast w Sekretarjacie.

——o——

6 grudnia 1928 r. o godz. 8-mej wiecz. odbyło się miesięczne zebranie Związku Z. A. Rz. P. w Hotelu „Central" w Katowicach. Kolega Adamczyk referował sprawę nowej ustawy obowiązującej od 1 listopada ub. r. dotyczącej inspekcji pracy i wskazał na fakt, że znajomość ustawy ma olbrzymie znaczenie dla poszczególnych członków. Postanowiono w najbliższym czasie pouczyć kolegów o tych ustawach, które dla nich mają specjalną ważność. Następnie uczyniono zarzut, że zamało członków zgłosiło się do kursów języka polskiego, poczem ustanowiono termin oraz komitet zabawy: zabawa odbędzie się 6 lutego w Parku Kościuszki. Poczem posiedzenie zostało zamknięte przez kolegę L. Stachullę.

Oddział wileński.

Oddział Związku Zaw. A. Rz. w Wilnie komunikuje nam, że po odrodzeniu się tamt. organizacji (p. Nr. 1-szy Autom. Zawodow.) powzięto zamiar wydawania własnego organu ziemi wileńskiej. Wobec uchwały Zarządu Głównego, ustanawiającej organ naczelny Związku, Oddział tamt. zrezygnował z tego zamiaru, udzielając poparcia zbiorowemu czynowi.

Za tę wiadomość jak i serdeczne słowa przesłane nam, składa Wam Koledzy Redakcja serdeczne podziękowanie.

Jeżeli chcesz, aby prawa Twoje były chronione, **zapisz się** na listę członków Zawodowego Związku Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej. — Centrala w Warszawie, ul. Ś-to Krzyska 35. Oddziały:

Oddział łódzki.

W styczniu br. stracił Oddział Łódzki dwóch najstarszych swych członków. Zmarli: Włodzimierz Matjatko i Józef Marczewski.

Śp. kolega Matjatko był członkiem Związku od chwili założenia i wiele bardzo zasług dla Związku położył, za co też Związek odwdzięczył Mu się w ostatniej przysłudze. Zwłoki śp. kolegi Matjatko zostały odprowadzone na miejsce wiecznego spoczynku przy udziale kilkudziesięciu szoferów ze sztandarami i orkiestrą na czele. Trumna ze zwłokami niesiona była przybrana w zieleń.

W pogrzebie śp. kolegi Marczewskiego nie brał Związek udziału, gdyż nie był uwiadomiony na czas o śmierci Jego.

Pełna poświęcenia działalność tych dwu towarzyszy pracy dla naszej organizacji pozostanie na zawsze w naszej pamięci, jako przykład do naśladowania. Niechaj Im ziemia lekką będzie.

Żonie i rodzinie zmarłych przesyłamy tą drogą wyrazy najserdeczniejszego współczucia.

Zarząd Związku A. Rz. w Łodzi.

Oddział częstochowski.

Miejska komunikacja autobusowa w Częstochowie.

Oficjalne uruchomienie miejskiej komunikacji autobusowej nastąpiło w dniu 15 b. m. Pojawienie się autobusów na ulicach miasta wywołało powszechne zainteresowanie, z zadowoleniem oglądano częstochowskie tramwaje o karoserjach barwy kremowej na czerwonych kołach, przedstawiające się okazale i efektownie, zwłaszcza wieczorem, gdy oświetlone zostały jasnemi reflektorami i licznemi światełkami czerwonemi i zielonemi. Autobusy cieszyły się dużem powodzeniem i stale były przepełnione przez pasażerów, którzy skwapliwie zajmowali miejsca, aby wygodnie za 20 groszy użyć przejażdżki nietyle dla istotnej potrzeby, ile dla honoru jazdy w pierwszym dniu kursowania autobusów. Oczywiście nastrój wśród publiczności na przystankach i wśród zadowolonych pasażerów byś wybitnie wesoły. Autobusów na razie uruchomiono 10 sztuk firmy „Mercedes-Benz", kierowców zostało zatrudnionych 20 na 2 zmiany po 9 godzin dz., w garażu 3. Wszyscy członkowie naszego oddziału, protegowani przez związek, z płacą 300 zł. miesięcznie.

Jak publiczność ocenia rzeczy lepsze od innych..

DURANT

Czujemy się w obowiązku podziękować Panom za samochód „Rugby X“, który chodzi u nas bardzo dobrze i z którego jesteśmy bardzo zadowoleni. Nic jeszcze przy tym samochodzie nie robiliśmy, a pracuje codziennie bez przerwy.
23. X. 28. **Przygorski i Ickowicz,** Serock.

...przebyłem na samochodzie „Rugby“ blisko 5.000 klm., przejeżdżając przez Czechosłowację, Austrję, Szwajcarję, Belgję, Holandję oraz Niemcy, dzięki zaletom samochodu wymienionej marki, podróż dała mi maximum zadowolenia.
8. VIII. 28. **Dyr. H. Pryliński,** Warszawa.

„Durant“ zdał należycie egzamin. Od czasu wyjścia z okna wystawowego, samochód ten jest stale w użyciu i w ciągu zgórą trzech miesięcy odbył drogę około 11.000 klm. bez defektu.

Jest wygodny, łatwy i przyjemny w kierowaniu. Największe wzniesienia (np. Bielsko-Cieszyn) bierze bez wysiłku na trzecim biegu i rozwija na nich zgórą 70 klm. Nie zna złej drogi, czy to na górskim szlaku Wisła—Żywiec, czy też na podwarszawskich wybojach i piaskach. Jest dobrze resorowany i nie zarzuca...
27. X. 28. **H. Koetz Nast., Sp. Akc.,** Mikołów G. Śl.

Ponieważ jestem bardzo zadowolony z autobusu „Rugby L“, staram się choć w małej części w tym liście wyrazić moją wdzięczność. Ujechałem już mym autobusem 12.000 klm. na naszej złej szosie, a jednak wóz mój jest jeszcze jak nowy.
M. Rechtman, Łomianki.

Kupiłem trzy miesiące temu samochód „Rugby“ i czuję się w obowiązku przyznać Im słuszność, iż ten ostatni jest pod każdym względem mocniejszy i lepszy... szczególnie sprawność motoru jest zdumiewająca. „Rugby“ chodzi bez zarzutu, świetnie ciągnie i niesie znakomicie, przytem jest ekonomiczny...
Bronisław Włodarski, Warszawa.

...do października przejechałem ogółem 11.000 klm., nie miałem ani jednego defektu... poza przyjemnością jazdy w samochodzie szybkim, subtelnym, cichym, jestem zachwycony...
M. Pinson, Przedstawicielstwo „Michelin“ Warszawa.

...z dostarczonego samochodu „Durand“ jestem pod każdym względem zadowolona... jeżdżę nim przeważnie po bocznych, piaszczystych drogach, po których samochód ten chodzi bez zarzutu, przebywając z łatwością najgorsze nawet drogi...
Ignacowa hr. Krasicka, maj. Sporów.

Dziękuję Panom za taksówkę „Rugby“, z której jestem bardzo zadowolony, pracuje znakomicie bez zawodu, z wyboru tej maszyny jestem bardzo kontent. 16. XI. 28. **Stefan Czarnecki,** Warszawa.

...uważam, że żaden inny samochód nie nadaje się tak, jak tylko „Rugby“. Łatwy dostęp do wszystkich części, których naprawa odgrywa najgłówniejszą rolę... co najważniepsze, że „Rugby“ nie sprawia żadnej trudności przy zapalaniu, przy kilkogodzinnym postoju i zimnych nocach... wystarczy nacisnąć nogą na starter i w parę sekund maszyna jest gotowa do odjazdu... 4. X. 28. **Karol Fryges,** Warszawa.

..kupione w maju r. b. 3 maszyny „Rugby“ pracują dotąd beznagannie... jestem zadowolony, że z pośród licznych poleconych mi marek zdecydowałem się wybrać „Rugby“. Silnik jest pierwszorzędny i ekonomiczny... Cieszę się, że mogę Szan. Panom tyle dobrego i pochlebnego dla „Rugby“ donieść.
12. XII. 28. **Zygmunt bar. Belty-Wolszlagier.** Warszawa.

...samochód „Rugby Durant 6“ zrobił dotychczas 20.000 klm. i chodzi bardzo dobrze, nigdy nie miałem najmniejszego kramu i jestem z tego wozu bardzo zadowolony. Maszyny „Rugby“ znam zresztą jeszcze z Japonji, gdzie miałem komunikację na wozach o tych samych motorach „Continental“.
Wł. Michalski, Warka.

...wóz marki „Rugby“ po przebyciu 15.000 klm. jest w najlepszym porządku i za samochód ten jestem Panom wdzięczny... **Fiszman,** Warszawa.

...z samochodu marki „Rugby“ zakupionego u Nich jestem najbardziej zadowolony. Samochód ten przeszedł do tej pory 8.000 klm. bez najmniejszych defektów.
23. XI. 28. **Seweryn Bergander,** Kalisz.

...na samochodzie „Rugby“, taksówka Nr. 456 zrobiłem dotychczas 25.320 klm. w ciągu czterech miesięcy bez remontów i reperacji. Z kupionego wozu jestem bardzo zadowolony i dziękuję WPanom za takowy... **Marjan Rzaczykiewicz,** Warszawa.

...wytrzymałość zakupionych przez nas wozów „Rugby“ i „Durant“ jest nadzwyczajna, pracują po 14 godzin na dobę w warunkach bardzo ciężkich, jako wozy szkolne... mimo to wozy trzymają się świetnie i pracują bez usterek. Zużywalność benzyny i oliwy minimalna.
10. XII. 28. **Kursy Kierowców samochod. Y. M. C. A.** Warszawa.

DURANT

Dzięki tej opinji ilość samochodów Durant Motors inc. rośnie zadziwiająco z dnia na dzień.

Jeneralne Przedstawicielstwo na Polskę i w. m. Gdańsk:

Bracia Stefan i Piotr BERGMAN, Inżynierowie

KRAKÓW — WARSZAWA — KATOWICE.

Zawód szofera a psychotechnika.

Napisał Dr. Inż. BRONISŁAW BIEGELEISEN, kierownik Krakowskiego Instytutu Psychotechnicznego.

W pierwszych dniach br. otwarto w Krakowie w Muzeum przemysłowem, psychotechniczną pracownię. Placówkę tę witamy z radością. Dobrze się stało, że już początek zrobiony, wierzymy bowiem, że Ci, którzy pierwsze trudności zwalczyli, potrafią i dalej rozwinąć swe dzieło, doprowadzając tę ze wszech miar potrzebną instytucję do należytego rozrostu, odpowiadającego nowoczesnym potrzebom, oraz do oświecenia w tym kierunku społeczeństwa, mało jeszcze w sprawie tej zorjentowanego.

By dorzucić choć skromną cegiełkę do tego dzieła, umieszczamy poniższy artykuł Redakcja.

* * *

Jak powstała psychotechnika?

Było to w r. 1907, a więc 21 lat temu, w mieście Boston w Ameryce. Ekonomista nazwiskiem Parsons zaprosił pewnego dnia chłopców z dzielnicy robotniczej, którzy mieli przy końcu roku opuścić szkoły powszechne i wstąpić do życia praktycznego i wspólnie z nimi rozpoczął pogadankę na temat ich przyszłych planów w życiu. Na to zgromadzenie — ponieważ była to nowość — przyszło sporo młodzieży i okazało się, że Parsons mógł nie ogólnikowo, ale szczegółowo każdemu chłopcu z osobna powiedzieć wiele rzeczy nowych i pożytecznych. Okazało się bowiem, że chłopcy ci nadzwyczaj mało wiedzieli o warunkach poszczególnych zawodów, którym pragnęli się poświęcić, a już zupełnie nie zdawali sobie sprawy z tego, czy posiadali właściwości, potrzebne do wykonywania zawodu. Z tego skromnego początku powstało niewielkie biuro, które wszystkim chłopcom i dziewczętom, kończącym szkoły w Bostonie udzielało porad w kierunku doboru zawodu, zależnie od warunków i zdolności indywidualnych. Biuro to miało wielkie powodzenie dzięki niezwykłej osobie kierownika, który miał nietylko nadzwyczaj subtelne wyczucie cech indywidualnych, ale także wyrobioną znajomość warunków rzeczywistych, zrozumienie potrzeb praktycznego życia.

Taki był **początek psychotechniki i poradnictwa zawodowego.** W Europie idee te znane są dopiero od kilkunastu lat, w Polsce zaledwie od paru lat. Ponieważ w społeczeństwie naszem są one szerszym sferom zupełnie jeszcze nieznane, więc chciałbym w sposób popularny a krótki przedstawić cel i zadania tej nowej umiejętności.

Otóż przedewszystkiem nie jest rzeczą przypadku, że początki psychotechniki powstały w Ameryce, a nie w Europie. Rozwój nowoczesnego społeczeństwa polega na nadzwyczaj zróżniczkowanym podziale pracy i wysoko posuniętej specjalizacji. Dzisiejsza technika posuwając się naprzód olbrzymimi krokami i coraz potężniejszy przemysł stanowią cechę charakterystyczną nowoczesnego życia i potrzebują pracowników wyspecjalizowanych. Ale w jaki sposób społeczeństwo przeprowadza ich dobór? We wszystkich zawodach wymagających zdolności technicznych i zasobu pewnych wiadomości, stwarza się egzaminy wszelkiego rodzaju. Szef firmy, przyjmujący urzędników czy pracowników, kieruje się świadectwami z odbytej nauki czy też praktyki i co najwyżej jeszcze wrażeniami czysto osobistemi, odniesionemi z rozmowy. A wynik tego postępowania? Ktokolwiek styka się bezpośrednio z życiem praktycznem, ten potwierdzić może doświadczenie, że zarówno szefowie największych przedsiębiorstw jak i najmniejsi majstrowie nie ustają w skargach na pracowników. Nie mam z kim pracować, niema mnie kto zastąpić, skarży się szef przedsiębiorstwa przemysłowego, dzisiejszy czeladnik nie zna pracy, twierdzi rzemieślnik. Ale z drugiej strony zapominają o tem, że dzisiejszy pracownik ma zupełnie inne wymagania i zupełnie inne przysługują mu prawa niż dawniej. Nie ulega bowiem wątpliwości, że każdy człowiek do czegoś się nadaje, tylko chodzi o to, aby móc dostosować nieskończoną rozmaitość jednostek ludzkich do bogatej obfitości zawodów. Wszystkie egzamina i świadectwa odnoszą się w zasadzie do tego, czego człowiek może po pewnej wprawie nabyć, ale nie do właściwych zdolności. A już jeżeli chodzi o wrażenia osobiste, to ludzie nie zdają sobie sprawy z tego, jak często mylą się, powodując się czysto zewnętrznymi względami i nieraz wyrządzają krzywdę tym, którzy starają się o posady. Znałem pewnego kierownika wielkiego przedsiębiorstwa przemysłowego, który przyjmował ludzi w ten sposób, że postawił swe biurko na końcu długiego pokoju i obserwował sposób przechodzenia kandydata przez pokój; kto przechodził krokiem pewnym i śmiałym, ten miał u niego pierwszeństwo. Nie trzeba dodawać, jak często opinja w ten sposób wytworzona wyrządzała krzywdę pracownikowi, gdyż ludzie prawdziwie wartościowi zalet swych na zewnątrz nie objawiają.

Błąd, który całe społeczeństwo przed powstaniem psychotechniki popełniało, w tem polega, iż wierzymy w to, że naturalne skłonności każdego człowieka w tym kierunku popchną, gdzie wskazują jego zdolności. Tymczasem w praktyce trzy czynniki przeszkadzają trafnemu doborowi zawodu.

Po pierwsze, młody człowiek bardzo mało wie o sobie i swoich siłach, a kiedy przychodzi ta chwila, w której pozna swoje zalety i słabości, jest już zwyczajnie za późno. Już wszedł w utarte tory zawodu, już zbyt wiele czasu i pieniędzy poświęcił na kształ-

cenie się, aby zawrócić z drogi. Kierunek wychowania naszej młodzieży nie przyczynia się wiele do samopoznania, a rozmaite zamiłowania są często przypadkowe i nie zawsze są istotną cechą. Nadto zdarza się często, że te skłonności i zamiłowania jeszcze nie wystarczają do obrania zawodu. Weźmy jakikolwiek przykład: chłopak ma silne zamiłowanie do zawodu marynarza i może być do tego zawodu zupełnie nieodpowiedni, gdyż w jego świadomości brakuje poczucia barw zielonej i czerwonej, o czem on może zupełnie nie wiedzieć. I tak wzrasta przeważna część naszej młodzieży, nie poznawszy swych duchowych właściwości. Bardzo niewielu ludzi, posiadających pamięć czysto wzrokową lub czysto słuchową zdaje sobie sprawę z tego, że treść ich świadomości zasadniczo się od siebie różni, ani dzieci, ani rodzice, ani nauczyciele nie zwracają na to uwagi. Że chłopak niemuzykalny nie może być muzykiem, a niezdolny do rysunku malarzem, to wszyscy rozumieją, ale gdy przyjdzie do delikatniejszych odcieni, nikt sobie z nich sprawy nie zdaje.

Drugą przeszkodą racjonalnego doboru jest to, że każda prawie jednostka nadzwyczaj mało wie o różnych zawodach ludzkich, wchodzących dla niej w rachubę. To, co młodzież widzi przed sobą na drodze życia, to są przeważnie tylko zewnętrzne czynności i szczególnie w oczy bijące karjery. Wewnętrzna praca, stanowiąca istotę zawodu jest przeważnie nieznana. Prowadząc od lat paru pracownię psychotechniczną i poradnię zawodową w Krakowie, mógłbym przytoczyć setki przykładów, świadczących o rozbrajającej wprost naiwności młodzieży w odniesieniu do przyszłego zawodu. Ileż to razy zdarzyło mi się, że przychodzi chłopak, który pragnie być automonterem, a szczegółowy wywiad z nim co do motywów, które kierowały nim w wyborze właśnie tego zawodu, wychodzi na jaw, że — jak podaje — słyszał, iż „Ford zrobił na autach duży majątek". Bliższe badanie psychotechniczne wykazuje pewne zdolności kupieckie, natomiast bardzo małą inteligencję techniczną. Rozumie się więc, iż takich chłopców staram się odmówić od rzemiosła ślusarskiego. Albo przychodzi inny, który chce być „kaflarzem, gdyż w ten sposób zwiedziłby różne dzielnice Polski", lub znowu taki, który chce być „uczonym, gdyż jest to zawód bardzo trudny, ale przynosi wiele korzyści i nigdy nie można tak zubożeć, jak w innych zawodach" i t. d.

Nikt nie żąda oczywiście od młodzieży znajomości życia, ale chodzi o to, aby młodzież w 14—15 roku życia, kiedy zawsze fantazja odgrywa wybitną rolę, miała przecież rzetelne informacje, w czem polega istota różnych zawodów. Ten cel spełnia właśnie poradnia zawodowa.

Do tej nieznajomości własnej duszy i nieznajomości technicznych i ekonomicznych warunków zawodu dołącza się cała masa przypadkowych często przyczyn kierujących wyborem zawodu. Chociaż ten wybór jest jedną z najważniejszych chwil w życiu, która rozstrzyga o całym późniejszym losie człowieka, to jednak nie do uwierzenia, jak pobieżne i uboczne nieraz motywy nim kierują, a więc naśladownictwo, wygoda, lenistwo, złudzenia, ambicja, kaprys, przypadek itd. Przypominam sobie z ławy szkolnej kolegę, który ogromnie lubiał przewodzić i rozkazywać, miał bowiem charakter despotyczny i był nadzwyczaj niezgodliwy, obrał on sobie zawód sędziego, gdyż jako młody chłopak był przekonany, że sędzia jest to taki człowiek, którego wszyscy inni słuchać muszą; do dziś dnia męczy się w tym zawodzie, ma nieustanne przejścia z władzami i awantury z adwokatami, a nerwowość jego i kłótliwość jeszcze się wzmogła. Z błahej przyczyny tj. z fałszywej informacji obrał zawód najmniej dla siebie odpowiedni.

Po tem ogólnem objaśnieniu psychotechniki, potrafimy łepiej zrozumieć dlaczego ma ona dla zawodu szoferskiego specjalnie ważne znaczenie. Może żaden bowiem inny zawód nie jest tak silnie związany **z bezpieczeństwem publicznem,** jak zawód szofera. Nawet przy najlepszych drogach, przy doborze najlepszych materjałów w konstrukcji wozów i motorów, przy najlepszych sposobach kształcenia szoferów w specjalnych szkołach, nie dadzą się **nieszczęśliwe wypadki** zupełnie uniknąć. Ostatecznie bowiem tym czynnikiem, o który rozbija się wszystko w krytycznych momentach niebezpieczeństwa, jest — człowiek.

Zbadanie tego czynnika leży w dobrze zrozumiałym interesie całego zawodu szoferskiego. Jednostki nieudolne, które powodują wypadki i katastrofy, rzucają złe światło — choć niesprawiedliwie — na cały stan i słusznie zupełnie w Nr. 4, „Szofera Krakowskiego" podniesiono, że opinja publiczna wyzyskuje każdy taki pojedynczy wypadek, ażeby w czambuł potępić cały stan szoferski i nieraz krzywdę wyrządzić ogółowi szoferów, pracujących ciężko o odpowiedzialnie. Wyłączenie takich jednostek niezdolnych, a przedewszystkiem niedopuszczenie do tego zawodu wszystkich tych, którzy całym swym ustrojem psycho-fizycznym nie nadają się do zawodu, leży nietylko w interesie bezpieczeństwa publicznego, ale powinno to być w programie każdego związku zawodowego szoferów.

Nic więc dziwnego, że kiedy zaczęto zajmować się naukowo **psychotechniką** i poznano jej wartość, próbowano zaraz wyniki jej zastosować do praktyki. Zupełnie słusznie żywiono bowiem przekonanie, że niewątpliwie bezpieczeństwo ruchu samochodowego musi się w pewnym stopniu podnieść, jeżeli odpowiedzialny personal zbada się jak najdokładniej co do jego uzdolnień i wybierze istotnie tylko najzdolniejszych.

Było więc dla mnie zawsze niezrozumiałem, dla-

czego u nas w Polsce, mimo wzmagającego się ruchu samochodowego, ani czynniki rządowe, ani związki szoferskie nie dążyły oddawna już do wprowadzenia badań psychotechnicznych. Pisze się u nas i mówi wiele o wypadkach automobilowych, ale tej kwestji nikt jeszcze nie poruszył.

Że w czasie niesłychanego rozwoju automobilów z ciągłym wzrostem ilościowym ludzi, którzy sami swymi motocyklami czy samochodami kierują, mnożą się także i nieszczęśliwe wypadki, jest rzeczą jasną. Zwiększająca się liczba wypadków, rodzi dążenie, aby im zapobiec, a zatem uporządkować stan naszych dróg, zakładanie specjalnych dróg dla samochodów, ulepszanie porządku i bezpieczeństwa w ulicach miast i na drogach, ulepszanie materjałów i technicznych urządzeń bezpieczeństwa — to wszystko są środki do tego celu wiodące. Tutaj należy też udoskonalanie naszych szkół szoferskich, przez możliwie dokładne i racjonalne szkolenie w celu uzyskania pozwolenia jazdy. Te szkoły szoferskie mają nie tylko dużą wartość dla wszystkich tych, którzy chcą uzyskać licencję na prowadzenie wozu, ale to na placówki, mające doniosłe znaczenie dla całego społeczeństwa, wobec którego one mają bardzo odpowiedzialne zadanie. To też wśród tych sfer, które poważnie pojmują swoje obowiązki społeczne, coraz częstsze podnoszą się głosy, że nagromadzanie szkół szoferskich, powstających w Polsce z przerażającą szybkością, i nie zawsze do swego celu należycie przygotowanych, nie daje gwarancji wychowania odpowiednich zawodowców, że raczej należałoby dokładnie śledzić kwalifikacje moralne i fachowe takich kierowników szkół, zanim się wyda pozwolenie na założenie szkoły. Dalszym środkiem zdążającym do zapobieżenia nieszczęśliwym wypadkom i podniesienia zawodu szoferskiego, jest utrudnienie, albo powiedzmy raczej pogłębienie egzaminu szoferskiego, który w obecnej swej formie ma jeszcze znaczne niedomagania.

Niewątpliwie **psychotechnika** jest także jednym ze środków, których urzeczywistnienie leży z jednej strony w interesie bezpieczeństwa publicznego, z drugiej strony przyczyni się do podniesienia całego stanu szoferskiego w opinji społeczeństwa, a wreszcie uchronić może niejednego od tragicznych nieraz skutków fałszywego wyboru zawodu. Cóż to bowiem jest to ta psychotechnika? Jest to umiejetność **badania zdolności zawodowych** na podstawie bezstronnych prób czyli t. zw. testów. Próby te — choć mogą się wydać laikowi nieraz bardzo proste i łatwe — nie zostały jednak wprowadzone na chybił trafił, poprzedziła je głęboka techniczna analiza zawodu, przeprowadzona z tym celem, aby ustalić, **jakim to właściwie wymaganiom powinien zadość uczynić dobry szofer.** Od dwudziestu paru lat we wszystkich większych miastach Europy i Ameryki, wysilają się psychotechnicy w tym kierunku, aby badania takie udoskonalić.

Najbardziej zaostrzone egzamina szoferskie, ani najostrzejsza kontrola w zakładaniu i prowadzeniu szkół szoferskich, nie zastąpią roli psychotechniki. Wszak mamy w każdym niemal zawodzie cały szereg takich egzaminów. Ileż to egzaminów trzeba zdać, zanim zostanie się inżynierem a jednak czy wszyscy inżynierowie dorośli do swoich zadań? Nie występuję tu bynajmniej przeciw uprawnieniom egzaminów, przeciwnie, należy je rozwinąć jak najracjonalniej. Ale nigdy nie można zapomnieć o tem, że każdy egzamin bada tylko to, czego uczeń pilnością i pojętnością może **nabyć,** psychotechniczne badania zaś starają się dotrzeć do tych cech człowieka, które mu są **wrodzone,** i które on bardzo rzadko i tylko z bardzo wielkim trudem może zmienić.

Techniczna analiza zawodu szoferskiego wykazała, że istnieją pewne psychiczne i fizyczne warunki, niezbędne do wykonywania tego zawodu. A więc np. zdolności odwracania uwagi na rozmaite przypadkowe i uboczne okoliczności, możliwość przeglądu skomplikowanego obrazu np. ulicy, aby ująć równocześnie większą liczbę zdarzeń (np. ruchów przechodniów, wozów, samochodów i t. p.), jest jednym z takich warunków. I tylko ten, kto praktycznie zajmuje się badaniami psychotechnicznemi (bo teorja tu nie wiele pomóc może), wie, jak różnie zachowują się ludzie pod tym względem. Są szoferzy, którzy prawie nigdy nie mają wypadku i nie tracą przytomności umysłu nawet wobec najbardziej nieudolnego i nerwowego zachowania się przechodnia czy koni, czy innych szoferów, i są znowu inni, którzy niezdolni są do przewidywania, jak się zdarzenia ułożą, często narażają siebie i innych na lżejsze lub cięższe wypadki do pewnego stopnia nie z własnej winy, gdyż cały ich ustrój psycho-fizyczny już ich od takiego zachowania prowadzi.

Szczupłość artykułu nie pozwala mi na szczegółowe wyliczanie innych warunków, w każdym jednak razie wprowadzam cały szereg przyrządów, które mają na celu wykryć u badanego, czy i w jakim stopniu on te warunki posiada. Nie są to bowiem zadania czysto mechaniczne, które dajemy kandydatowi, wymagają one przedewszystkiem czynów spokojnych, rzeczowych, wykonanych z zastanowieniem. I tylko wyszkolony psychotechnik może w obserwacjach

swych wytworzyć sobie obraz duchowej konstytucji badanego, jego rozmaitych dyspozycji i zahamowań wewnętrznych.

Urządzenia techniczne dla badań psychotechnicznych szoferów są kosztowne i to było powodem, że wprowadzenie ich do krakowskiego Instytutu Psychotechnicznego napotykało na znaczne trudności. Dopiero dzięki wydatnej pomocy Dyrekcji Krakowskiej Spółki Tramwajowej, a szczególnie **inż. Polaczka-Korneckiego,** jakoteż życzliwości dla całej sprawy ze strony **inż. Tora,** dyrektora Muzeum Przemysłowego, udało się wprowadzić projekt badań psychotechnicznych dla zawodów komunikacyjnych na realne tory, i stworzyć osobny dział dla tych badań w łonie Instytutu Psychotechnicznego. Oczywiście stworzenie tego działu nie było rzeczą jednej chwili, trzeba było długoletnich badań i prac w tym kierunku zagranicą (bo u nas psychotechnika stawia dopiero pierwsze kroki). Zdaje mi się jednak, że wskutek bliskiego kontaktu, jaki nawiązałem z instytucjami tego rodzaju w Paryżu i Berlinie, a nawet i w Ameryce, stworzyło się pierwsze początki badań psychotechnicznych dla zawodu szoferskiego podług najbardziej racjonalnych i najnowszych metod zagranicą używanych, i niech mi będzie wolno zakończyć wyrażeniem nadziei, że od Nowego Roku 1929 zarówno władze państwowe i samorządowe, jak i związki szoferów, jakoteż osoby prywatne korzystać będą z usług naszego Instytutu w jak najszerszej mierze.

——o——

KRONIKA.

Kierowcy w Warszawie — uwaga!

Jak nam donoszą — Oddział drogowy **Komisarjatu Rządu wydał zarządzenie doraźnego karania kierowców,** winnych nieprzestrzegania przepisów, które to kary będą nakładać posterunkowi w wysokości do 10.— zł. w doraźnem postępowaniu mandatowem.

Zarządzenie to wydano z tej przyczyny, że kierowcy nie zwalniają biegu przed przystankami tramwajowemi, powodując wypadki, postępowanie zaś protokolarne (karno-administracyjne), jako przeciągłe, nie daje odpowiednich rezultatów.

O powyższem doniosła w sobotę prasa stołeczna. My przypominamy to ze swej strony, by ustrzec kierowców przed zbytecznemi karami.

O poszczególnych wypadkach ukarania winni członkowie bezzwłocznie donosić swemu Związkowi Zawodowemu przy ul. Świętokrzyskiej L. 35 w Warszawie.

Raid gwiaździsty do Monte Carlo.

Jak już wiadomo, wynik raidu dla Polski jest smutny. Jest to jedna z najpopularniejszych imprez międzynarodowych. Organizuje ją corocznie Klub automobilowy w Monaco, a gromadzi ona corocznie bardzo wielu zawodników ze wszystkich stron Europy. Polskę w roku ubiegłym reprezentowało tylko dwu zawodników, tj. PP. hr. Roztworowski i Wilhelm Ripper. W roku bieżącym startowało 11 wozów, z których 5 z Warszawy, reszta zaś ze Lwowa.

Do startu stanęli wszyscy pomimo smutnych wieści o zaspach śnieżnych, to też pod Lublinem już utknęły w śniegu 2 wozy, (z tych jeden „Stetysz“) jadące z Warszawy do Lwowa na start. Rzecz prosta wobec 1-metrowych zasp, musiały one zawrócić, by startować z Warszawy. Według regulaminu raidu, wszystkie samochody, biorące w raidzie udział, miały tak wyjechać, by stanąć w Monte-Carlo dnia 23 stycznia. Start nastąpił z Warszawy dnia 20 b. m. a ostatni wóz odjechał o g. 21. 30, mając wyznaczoną dla wszystkich wozów trasę przez Berlin, Kolonję, Brukselę, Paryż, Lyon, Avignon do Monte-Carlo, razem więc około 2.680 klm.

Ostatecznie do raidu stanęło tylko 5 wozów, tj. te, które startowały z Warszawy, a więc: p. Kołaczkowski, hr. Tyszkiewicz (na „Stetyszu“), p. Kühn (na Austro-Daimlerze), p. Hector Petit (zawodnik zagraniczny, startujący z Warszawy na sam. Licorne), oraz p. Zdzisław Skarbek-Tłuchowski (na Renault), który wyjechał ostatni.

Reszta więc zawodników zrezygnowała z raidu z powodu trudności dojazdu do miejsca startu, pomiędzy nimi zaś także **p. Wilhelm Ripper,** który mimo wszystko raid ten chciał odbyć. W tym celu, ponosząc nawet znaczne koszta zamówił wagon kolejowy do Lwowa, skąd chciał startować. Po przybyciu do Lwowa okazało się jednak, że przebycie drogi kołowo pomiędzy Lwowem a Krakowem jest niemożliwem, postanowił więc p. Ripper startować z Warszawy i wystarał się w tym celu o wagon, który wraz z załadowanym nań samochodem miał być doczepiony do pociągu osobowego, zdążającego do Warszawy. W ostatniej jednak chwili, tuż przed odejściem pociągu do Warszawy, oświadczono p. Ripperowi, że przyszedł nakaz ograniczenia ilości wagonów przy tym pociągu, wobec czego wagon z jego samochodem musi być odczepiony. W ten sposób, dzięki niedocenianiu wyczynów sportowych naszych świetnych zawodników dla Polski, uniemożliwiono p. Ripperowi wyjazd na raid gwiaździsty do Monte Carlo, narażając go na zawód, niepotrzebne znaczne wydatki i stratę czasu, a sport Polski na obniżenie szans współzawodnictwa. — Nie wyobrażamy sobie, aby w uznaniu

doniosłości tej imprezy, jednak nie można było przewieźć tego wagonu do Warszawy.

Nowy podatek od samochodów.

Według najnowszych wiadomości, jakie nadchodzą z Warszawy, opracowano projekt podatku od pojazdów mechanicznych. Projekt ten przewiduje opłaty obliczane według stawek, obliczanych dla 100 kg. wagi wozu. Według tej stawki licząc, od osobowego Forda należałoby płacić podatek we wysokości około 300.— zł. rocznie, zaś od np. Royc'a (do użytku własnego) około 1300.— zł. rocznie. Projekt przewiduje mniejsze stawki od pojazdów nieluksusowych, natomiast od luksusowych przewidziane są stawki wyższe, również zróżniczkowane są opłaty od większych i mniejszych wozów ciężarowych (większy wóz niszczy bardziej nawierzchnię drogi), jak też od pojazdów używanych na własne potrzeby (mniejsza stawka) oraz dla celów zarobkowych (większa stawka — więcej bowiem będąc w użyciu, więcej dróg zniszczą). W ten sposób wozy ciężarowe o wadze własnej 1 i 1/2 tony opłacałyby rocznie około 370.— zł., pojazdy zaś o wadze własnej 3 ton, opłacałyby aż 1000.— zł.

Podobno przewidywany dochód z tego rodzaju podatku wynosićby miał teoretycznie około 13 miljonów, wobec jednak zwolnienia wielu samochodów, jak n. p. dyplomatycznych, urzędowych, władz samorządowych, szpitali, straży pożarnych, pogotowia ratunkowego i innych oraz traktorów oraz pojazdów, które służą do przewozu produktów rolnych i towarów wyłącznie w obrębie posiadłości danego właściciela, dochód ten w praktyce będzie trochę mniejszy.

Jak podaje prasa codzienna, szczegółowe stawki mają być ustalone dopiero w drodze osobnego rozporządzenia.

Krakowski Klub Automob. organizuje w dniu 10 lutego br. zawody sportowe pod hasłem „Jazda zimowa“. — Wyjazd z Krakowa, koniec jazdy w Zakopanem, dowolną drogą, która minimalnie musi wynosić 111 km. Najdłuższy czas jazdy 6 godzin. — O wynikach doniesiemy.

Produkcja automob. Stanów Zjednoczonych. — W roku 1928 Stany Zjednoczone osiągnęły rekord w produkcji samochodowej. Wyprodukowano 4 i 1/2 miljona sztuk samochodów, z czego więcej niż 3/4-te zakupiły osoby prywatne.

TELEFONY.

— Hallo! Czy Firma X w Rynku głównym?

— Do usług Pana Dobrodzieja!

— Tu mówi Dr. Y. — Proszę Panów, bądźcie tak łaskawi, zostałem wezwany do bardzo ciężkiego wypadku, mieszkam ul. Wrocławka Nr....., piechotą nie doszedłbym prędzej, jak za godzinę, a pacjent tymczasem umrze! Proszę Was, poszlijcie mi dorożkę samochodową. Bardzo proszę!

—o—

— Hallo! Hallooo! Firma X? .

— Tak jest!

— Proszę Pana, tu inżynier Y..... ul. Królowej Jadwigi Nr...... Dostałem w tej chwili telegram o wypadku na mojej budowie mostu w N. Pociąg odchodzi za 34 minut. Mógłbym zdążyć tylko dorożką. Czy Panowie zechcą mi ją zaraz posłać?

— Chętnie, proszę Pana, jaki to numer?

— Nr....... ul. Królowej Jadwigi:

— W tej chwili.

— Serdecznie dziękuję!

—o—

— Hallo! Hallo! Firma X... Proszę poprosić Pana Stasia Y.

Zaraz proszę Pani!

Hallo, tu Y. Kto mówi?

— Tu Janka! Serwus Stasiu! Proszę Cię, mówię od Kazi, wiesz ulica Czarnowiejska Nr... Zasiedziałam się u niej i spóźnię się do teatru. Poślij mi dorożkę samochodową, będziesz taki dobry?

— No dobrze, ale z kim ty idziesz do tego teatru?

— Ty zazdrośniku, z mamą i Wackiem. No, ale poślij mi taksi, dobrze? No już. Pa!

o

Panie Stanisławie, cóż Pan sobie myśli, flirciki? Co? To ja czekam godzinę na zamówienie Katowic, a do telefonu się dostać nie mogę? Co Pan myśli, że ja telefon trzymam dla pana, co?

— Panie Szefie, ja bardzo przepraszam, ale mnie proszono o dorożkę. Djabli Pana wezmą razem z Pańską dorożką, dzisiaj już 18 razy to słyszę. Cóż sobie wszyscy myślą u licha, co?

— To mi się podoba wszystko razem.

— Panie Szefie, ja bardzo przepraszam, ja nie mam żadnej dorożki, to mnie razem z moją dorożką djabli nie wezmą, ale mimo to ja mam myśl. Interes idzie słabo...

— Co Pan sobie myśli, mój interes idzie słabo, taka firma... choć ma Pan rację, ludzie nie mają pieniędzy, no więc co?

— Interes idzie słabo, a to i podatki trza płacić i światło, zamykanie sklepów, słowem straszne koszta. A mnie mówił jeden szofer, mój kolega, że ich Związek, czy coś takiego, walczy od roku o telefony na postojach. Poczta się w tej chwili zgodziła, ale podobno Magistrat się coś namyśla długo...

— Bardzo przepraszam. Kto tu ma się co namyślać. Przecież to jasne, że takie urządzenia są konieczne w cywilizowanem mieście. Niema chyba człowieka, którzyby się namyślał nad taką sprawą.

— A jednak tak jest, namyślają się i pewnie jeszcze z rok się będą namyślać, więc my skorzystamy z tego i zrobimy „hopy". Zlikwidujemy naszą sprzedaż, połowę lokalu odstąpimy komuś, a drugą połowę z telefonem zostawimy sobie. Ogłosimy i będziemy przyjmować zamówienia na dorożki. Po 50 groszy od sztuki. Co zła myśl?

— Panie! Świetnie! Tylko... tylko, co my zrobimy z subjektami?

— Też zmartwienie? Pójdą na szoferów.

I niech kto powie, czy pan Stasio nie jest genjalny? „X. X.".

Zawodowy Związek Automobilistów Rz. P. czyni zabiegi u właściwych władz, aby rozporządzenia i przepisy, dotyczące ruchu samochodowego, odpowiadały wymogom chwili obecnej, a tem samem chroniły interesy zawodowego kierowcy.

SKRZYNKA POCZTOWA.

1) **Bez szyfry.** Zapytuje pan, w czem leży przyczyna, że jego nowy samochód, którego motor przy małym i średnim gazie, ciągnie na równinie bez zarzutu — słabnie przy braniu wzniesienia i wogóle, o ile przez dłuższy czas pracuje na silnym gazie, do tego stopnia, że wreszcie samochód zatrzymać pan musi — przyczem motor na wolnych obrotach pracuje normalnie, zaś przy dalszej jeździe następują te same objawy: W tym wypadku widocznem jest, że dopływ benzyny nie jest w porządku — przyczem albo filter benzyny jest zatkany albo też aparat zasycający, o ile takowy ma zastosowanie na pańskim samochodzie, posiada błąd, a mianowicie komora dolna, będąca rezerwoarem benzynowym, nie jest dostatecznie szczelnie oddzieloną od komory górnej, w której powstająca depresja przy pełnym gazie oddziaływuje również na komorę dolną i hamuje dopływ benzyny do gaźnika.

2) **Bez szyfry.** Pyta się pan, dlaczego z jego motoru, względnie karteru, który został po wymianie łożysk bardzo starannie uszczelniony, wyciskaną jest na zewnątrz oliwa — powtórne bardzo staranne uszczelnienie również nie usunęło powyższego błędu. Otóż przyczyny tego zjawiska należy się dopatrywać w ciśnieniu, jakie wytwarza się podczas pracy motoru w karterze. — Widocznie albo otwór wydechowy karteru jest niewystarczającym albo też został zatkany uszczelką.

3) **P. J.** Z Katowic do Mysłowic jadąc, spostrzegł pan jadącą lewą stroną ze strony przeciwnej furmankę. — Z chwilą, gdy pan chciał tą furmankę wyminąć na lewo, woźnica skręcił końmi w przeciwną stronę. Nastąpiło zderzenie, przyczem wóz pański poważnie został uszkodzony. Zapytuje pan, kto tu zawinił? — Winę ponosi tak woźnicu, jakoteż pan, ponieważ w myśl obowiązujących przepisów należy, jadąc trzymać się prawej strony, podobnie też mijać nadjeżdżających z przeciwnej strony należy na prawo. W tym wypadku nieprawidłowo jechał woźnica lewą stroną, natomiast pan mijał go również nieprawidłowo, bo na lewo.

1000 złotych i więcej za 2 złote otrzymują Twoi najbliżsi w razie Twej śmierci, jeśli zapiszesz się na członka Kasy pośmiertnej, organizowanej przy Zawodowym Związku Automobilistów Rz. P. — Bliższe szczegóły w Sekretarjacie Oddziału Związku Zawod. Autom. Rz. Pol.

Łancuch prasowy,

1) Kol. Jasiński Władysław z Częstochowy zł. 10. i wzywa członków Zarządu tamt. Oddziału oraz członków Oddziału do złożenia takiej samej kwoty przez każdego z osobna, a to: Gągalę Jana, Kosowskiego Stefana, Śląskiego Eugjenjusza, Kłysa Włodzimierza, Smelę Zugmunta, Śmoluchę Jana, Białego Edwarda, Kamalę Stanisława, Małyszczaka Józefa i Śrożelnowskiego Włodzimierza.

2) Adamczyk Alojzy z Katowic . . . . zł. 10. i wzywa kolegów: Stachnillę Ludwika, Kwasiszura Stanisława, Wróbla Ludwika, Surówkę Jana, Pietrasa Leona i Nowaka Leona do złożenia takiej samej kwoty na powyższy cel.

3) Kol. Ptaszkowski Karol ze Skawiny . zł. 3.50
4) „ Warchol L. . . . . „ 2.—
5) „ Noga R. . . . . „ 2.—
6) „ Sitka A. . . . . „ 2.—
7) „ Bekierski G. . . . . „ 2.—
8) „ Trześniowski B. 1.50
9) „ Bester St. . . . . „ 2.—
10) „ Cieślachowski I. . . . . „ 1.
11) „ Katan Tadeusz z Okocimia . . . „ 1. wezwany przez kol. Józefa Paplę. Wzywa kol. Hosaję Władysława do złożenia takiej samej kwoty.

12) Kol. Kryłów Sergjusz z Andrychowa . zł. 2. wzywając kol. Gebharda Józefa i Kasprzaka Czesława do złożenia takiej samej kwoty.
13) „ Kraśny Jan z Krakowa . . . „ 10.—
14) „ Pasierbek . . . . „ 10.—
14) Szoferzy firmy Franck:

Postawa Stanisław	„ 3.
Ziółko Feliks	„ 2.—
Prokop Karol	„ 2.—
Raczek Jan	„ 2.—
Kowalówka Jan	„ 2.—
Bieniarz Stanisław	„ 2.—
Kusek Stanisław	„ 2.—
Jeżykowski Stanisław	„ 2.—
Zawiła Stefan	„ 3.—
Pudełek Klemens	„ 2.—
Rajewski Kazimierz	„ 2.—
Onyszkiewisz Edmund	„ 2.—
Postawa Jan	„ 2.—
Razem	zł. 28.—

Tysiące złotych kosztować Cię może obrona prawna w razie wypadku. — Zawodowy Związek Automobilistów Rz. P. udziela swym członkom bezpłatnej obrony prawnej. Dziesięć lat możesz szczęśliwie obrony tej nie potrzebować — lecz nie ryzykuj i nie wpisuj się na członka dopiero wówczas, kiedy tę obronę potrzebujesz.

Kupno i sprzedaż samochodów używanych.

Redakcja rozpoczynając w pierwszym numerze prowadzenie tego działu nie spodziewała się tak dobrych wyników. Cieszymy się, że dział ten w tak stosunkowo krótkim czasie przyniósł już wyniki dodatnie, spodziewamy się więc jego należytego rozrostu, t. j. do tej objętości, jaką spotykamy w pismach fachowych zagranicznych. Dla tych, którzy działu tego nie doceniają, zaznaczamy z naciskiem, że jedynym środkiem szybkiego znalezienia nabywcy, jest ogłoszenie w fachowem piśmie naszem.

Do sprzedania

Kareta „PUCH", 6-osob., mało używana, b. tanio.

Kareta „AUSTRO-DAIMLER", typ A. D. M. 6-osob., w doskonałym stanie.

„MATHIS", — torpedo 6-cylindr.

Wiadomość: **„Austro-Daimler", Kraków, Wisłna L. 12.**

„AUSTRO-FIAT", 50 PS., ciężarowy. 4—5 t. — w doskonałym stanie, b. tanio.

Wiadomość: **Z. Z. A. Katowice, ul. Marjacka 3.** Tel. 1620.

Wydawca: Związek Zaw. Automob. Rzeczposp. Polskiej, Zarząd Gł. — Stefan Guszlewicz. — Naczelny redaktor: inż. M. Nanowski
Odpow. redaktor: Adam Bujas. Drukarnia Przemysłowa w Krakowie, Zielona 7. pod kier. T. Zakulskiego.